
„Koło“





Fabryka kół „Patria"

Towarzystwo komandytowe

Alfred Weidler i Ska

we Wiedniu, II/7 Handelsquai 92.

Fabryka macierzysta

w SOLINGEN.

PATRIA

Koła do jazdy

o najwyższej dokładności wykończenia.

Wszystkie części własnej fabrykacyi.

Wszystko kute lub ciągnione nic lanego.

Rama nie do zniszczenia.

Lutowania niewidoczne.



Rok IV. Dnia 1. grudnia 1898. Nr. 23.

Przedpłata:

z przesyłką pocztową:

rocznie . . 4 zł.
półrocznie . . 2 „
kwartalnie . . 1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych przy przedpłacie na 10 egzemplarzy:

rocznie, . . 3 zł. — ct.
półrocznie . 1 „ 50 „

Numer pojedynczy 20 ct.

„KOŁO“

Pismo fachowe
poświęcone sportowi kołowemu,

Organ urzędowy

Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego i innych.

Wychodzi 1. i 15. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor:
KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:

1 strona . . 24 zł.
$^1/_2$ „ . . 12 „
$^1/_4$ „ . . 6 „
$^1/_8$ „ . . 3 „

Od wiersza petitem 15 ct.
Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya
we Lwowie,
ul. Szopena 7.

W Krakowie: księgarnia S. A. Krzyżanowskiego.

Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8 Marek.

511 wiorst
trzynastoletniego turysty.

(Ciąg dalszy).



Do Sandomierza wyruszyliśmy o godzinie 11. z rana szosą niezgorszą, ale na całej przestrzeni dokuczliwie górzystą. Pogoda była prześliczna; upał południowy dokuczał wprawdzie nieco i zmusił nas nawet spocząć dla ochłody w pięknym przydrożnym lasku dębowym, ale jechało się dobrze i w wesołem usposobieniu. Widok bogatych łanów słynnej pszenicy sandomierskiej, często słyszane „Niech będzie pochwalony“ wygłaszane przez przechodniów, lub „daj Panie Boże“ odpowiadane przez pracujących w polu żniwiarzy na nasze „szczęść Boże“, wreszcie malownicze dokoła krajobrazy, zwiększały coraz bardziej błogi nastrój ducha.

Tak dojechaliśmy do Sandomierza o godzinie $1^1/_2$ popołudniu. Na obejrzenie miasta i mnogich jego zabytków nie wiele już godzin dnia pozostawało, spiesznie więc rozgościliśmy w bardzo porządnym hotelu „Podolskim“ i po spożyciu obiadu w pobliskiej „pierwszorzędnej“ restauracyi natychmiast rozpoczęliśmy naszą ekskursyę.

Sandomierz albo Sędomirz, miasto powiatowe gubernii Radomskiej, położone na wyniosłym pagórku nad rzeką Wisłą, jest jednym z najstarożytniejszych grodów, który prawdopodobnie istniał już w przedchrześcijańskich czasach.

Po śmierci Bolesława Krzywoustego w r. 1139 stał się stolicą udzielnego księstwa, które dostało się najpierw Henrykowi synowi Bolesława, a następnie Bolesławowi Kędzierzawemu. Liczne napady Tatarów, halickiego księcia Romana i Czechów, których pogromił tutaj Władysław Łokietek — wówczas książe Sieradzki, długo nie pozwalały rozwinąć się miastu. Zakwitło dopiero w całej pełni, gdy Kazimierz Wielki wzmocnił tamtejszy zamek a samo miasto opatrzył przekopem, murem i basztami. Odtąd aż do panowania Władysława IV. trwała najświetniejsza epoka Sandomierza, tak, że według niektórych pisarzy uchodził on za najpiękniejsze miasto w Rzeczypospolitej po Krakowie. Po Władysławie IV. spadły na miasto klęski jedna po drugiej. W roku 1656. Szwedzi wysadzili zamek prochem i zburzyli część miasta, przyczem 200 mieszkańców utraciło życie. Konfederacya barska przyczyniła się także niemało do upadku a podział kraju 1772 r., skutkiem którego miasto przeszło pod panowanie Austryi zubożył je do reszty. Zwłaszcza rok 1809 był nieszczęsnym dla Sandomierza. Oszańcowani w nim Austryacy w dniu 15. maja t. r. kapitulować musieli przed wojskiem polskiem, lecz wkrótce w dniu 14. czerwca po straszliwym szturmie, podczas którego tysiącami

kul i granatów obrzucili i zburzyli miasto, zmusili generała Sokolnickiego do ustąpienia.

Z faktów historycznych dotyczących dziejów Rzeczypospolitej, jakie spełniły się w murach Sandomierza godzi się zanotować, że w r. 1428. Władysław Jagiełło odbierał tam hołd od Ziemowita, Kazimierza i Bolesława książąt Mazowieckich, w roku zaś 1570. wszyscy ewangielicy polscy odprawili słynny „Synod Zgody Sędomirskiej“.

Starożytnych zabytków świetnej swej przeszłości posiada Sandomierz i dzisiaj jeszcze nie mało. Na szczególniejszą uwagę zasługują z nich: zamek, ratusz miejski, brama Opatowska, kościół katedralny, kościółek św. Jakóba i dom kronikarza Jana Długosza.

Zamek przerobiony na więzienie zatracił zupełnie pierwotny swój charakter, jedynie od strony południowej widnieją jeszcze ślady dawnych murów, świadczące o jego pierwotnem przeznaczeniu.

Ratusz zbudowany za Leszka Czarnego w r. 1236. dzisiaj jeszcze stanowi niemałą ozdobę miasta. Piękna jego struktura o zewnętrznych ścianach wystających powyżej niewidzialnego dachu i zakończonych obramowaniem z muru, świadczy dowodnie o wysokim rozwoju budownictwa w dawnej Polsce. Na wieżycy wznoszącej się pośrodku tego budynku przed paru jeszcze laty widniała na wysokiej sztycy chorągiewka metalowa wskazująca kierunek wiatru zrobiona w kształcie herbu Rzeczypospolitej. Dzisiaj zastępuje ją inna kształtu pospolitego z wybitym rokiem 1896.

Dzięki uprzejmości jednego z panów urzędników municypalności miejscowej, której biura mieszczą się w owym ratuszu, mogliśmy zwiedzić takowy i wewnątrz. Jest tam kilka ciekawych zabytków jako to: trzy miecze katowskie z napisem na jednym z nich „Bóg nadzieja moja“; chorągiewka zdjęta z baszty ratuszowej; urna przedhistoryczna, odnaleziona w okolicach miasta; portrety króla Stanisława Augusta i Sołtyka z r. 1784; duża kość mamuta czy też innego przedpotopowego olbrzyma, wreszcie akta stare, z pomiędzy których dana nam do przejrzenia księga z lat 1549 — 1564 trwałością papieru i poprawnością pisma zadziwia niemało.

Zwiedzając sale biurowe, mieliśmy sposobność przeświadczyć się jednocześnie o niezwykłej grubości murów, tej wiekami niespożytej budowli. Dość powiedzieć, że we wgłębieniu jednego okna wskazano nam biurko i krzesło stojące swobodnie niby w oddzielnym gabinecīku.

Z dachu ratuszowego na który weszliśmy za namową woźnego, miasto jak również bliższe i dalsze jego okolice, przedstawiają widok prześliczny, zwłaszcza krajobraz po drugiej stronie Wisły, która stanowi tutaj granicę pomiędzy Rosyą i Austryą, ożywiony dwiema wioskami galicyjskiemi Dzików i Nadbrzezie, w których widnieją ładne kościółki, dworzec kolejowy i plant drogi żelaznej, doprowadzony do samego brzegu rzeki, nadzwyczaj jest malowniczy.

Brama Opatowska, a raczej, starodawna baszta obronna wznosi się imponująco przy wjeździe do miasta od strony południowo-zachodniej.

Ciekawy ten zabytek, po którego obu stronach widoczne są jeszcze ślady murów i przekopów obronnych dochował się w całości w takim stanie, że nietylko wysokość i rozmiary ale i strukturę jego podziwiać dziś jeszcze można.

Kościół katedralny przebudowany kilkakrotnie w czasach dawnych, a przed laty kilku z zewnątrz gruntownie odnowiony, jest świątynią wspaniałą, dużą, położoną na skraju miasta po nad samą Wisłą.

Z zabytków i pamiątek przechowywujących się w tym kościele, godne są widzenia: obraz św. Stanisława, malowany w stylu bizantyńskim, będący darem Władysława Jagiełły; obrazek z kości słoniowej z wyobrażeniem w płaskorzeźbie dwunastu Apostołów, ofiarowany przez Jana Sobieskiego; fresk bardzo starożytny odnaleziony niedawno na ścianie prezbiteryum; cymboryum z drzewa hebanowego ze srebrnemi ozdobami; w kaplicy Wieczerza Pańska wyróżniająca się robotą artystyczną; wreszcie obraz Narodzenia Pańskiego malowany na desce, bardzo stary i podniszczony, zwracający jednak uwagę drobiazgowem wykończeniem szczegółów i niezwykłą wyrazistością oczu u wszystkich przedstawionych na nim figur.

Nawa kościelna ma wygląd bardzo niezwykły, wszystkie bowiem jej ściany pokrywają w zupełności 16 olbrzymich

obrazów malowanych olejno, ręką bardzo mało wprawną, ale za to oryginalne treścią i bogate fantazyą, Dwanaście z nich zatytułowanych nazwami miesięcy, przedstawiają arcyrealnie przypadające na każdy dzień danego miesiąca, męczeństwa różnych świętych; pozostałe zaś cztery wyobrażają: napad Tatarów na Sandomierz; rzeź księży Dominikanów w kościele św. Jakóba; wysadzenie prochem zamku przez Szwedów i morderstwo dziatek chrześcijańskich, spełnione niegdyś przez żydów w Sandomierzu a stwierdzone procesem, którego akta przechowują się w skarbcu kościelnym. Z wielkim żalem skarbca owego z takichże samych jak w Stopnicy powodów, zwiedzić nie mogłem, wiem jednakże z opowiadania ojczulka, który był w nim przed laty kilku, że oprócz wyżej wspomnianych akt żydowskiej sprawy, przechowuje się tam kilka ciekawych pamiątek, a między niemi: bochenek chleba z epoki klęski głodowej, jaka nawiedziła Polskę za króla Jana Kazimierza, rękawiczki królowej Jadwigi mieszczące się w łupince orzecha włoskiego i wiele innych.

Kościółek św. Jakóba, położony na pagórku po za zamkiem, gdzie pierwotnie miasto założonem było, jest najstarożytniejszą i wielce ciekawą pamiątką.

Ręcznie pisany „Przewodnik dla zwiedzających" opracowany przez A. L. P. w r. 1882 znajdujący się tam w ramce za szkłem, nietylko ułatwił nam szczegółowe zapoznanie się z tą historyczną świątynią i jej zabytkami, ale zarazem dał mi możność poczerpnąć tych wszystkich danych, które poniżej przytaczam.

Kościół zbudowany jest w stylu romańskim XIII-go wieku. Założycielka księżna Adelajda córka Kazimierza Sprawiedliwego, urodzona około 1180 r. zmarła w panieństwie w r. 1221 jest w nim pochowana, kościół zatem musiał być nieco wcześniej wzniesiony.

(C. d. n.)



Lwów-Kamieniec Podolski

Notatki z podróży cyklisty.

Spisał

JAROSŁAW PIENIĄŻEK.

(Ciąg dalszy).

Encyklopedya powiada, że w r. 1594 Zygmunt III. Kamieniec Podolski porównał w prawach, przywilejach i wolnościach ze Lwowem, a w r. 1598 żydom zabronił osiadać się w mieście. Dziśby się tego nikt nie domyślił, chociaż tak trwało aż do roku 1793. Dotąd wolno im było zajmywać się w Kamieńcu handlem w dzień, na noc zaś po zamknięciu bramy musieli się wynosić pod most turecki na tak zwane Karwasary (Karwanseraj, czyli stajnie dla karawan) i dopiero podczas zajęcia miasta przez Rosyę wcisnęli się za wojskiem. Ormianie jednak, którzy dotąd wyłącznie handel w swem ręku dzierzyli, lękając się ich współzawodnictwa, w ten sposób rzecz pokierowali, że im nikt w całem mieście nie chciał wynająć mieszkania. Ale na wszystko jest sposób. Złakomiwszy się na niesłychanie wysoką jak na owe czasy zapłatę, pierwszy wynajął żydowi mieszkanie mieszczanin tamtejszy Kubicki, czego mu zazdroszcząc inni zdemoralizowani właściciele, powoli zaczęli wynajmywać żydom domy, zawsze jednak za cenę bardzo wygórowaną Tak trwało lat dziesięć, poczem równocześnie wszyscy żydzi nie chcieli już płacić dawnego wysokiego komornego — ówczesne bowiem prawo rosyjskie stanowiło, że żyd, który przez dziesięć lat zamieszkuje w jednej miejscowości, staje się jej stałym mieszkańcem i wyrzucić go już stamtąd nie można. Mieli prawo za sobą, osiedlili się, rozmnożyli, a reszta już wiadoma!

Jako uzupełnienie przy świątyniach wyliczonych przez uczonego statystyka ks. Marczyńskiego, dodać od siebie muszę, że oprócz czterech żadna nie przetwała do naszych czasów.

Z pomiędzy licznych pousuwanych polskich napisów, ocalała tablica z polskim orłem na bramie tak zwanej ruskiej i napis na jednej z baszt zamkowych, gdzie też widnieją klucze papieskie na pamiątkę, iż fundatorem tej baszty był papież wznosząc ją na obronę chrześcijaństwa.

Chwila poddania się Kamieńca Turkom za panowania Michała Korybuta w r. 1672 doczekała się kilku opisów zarówno w historyi, jak i powieści. Obok dr. Antoniego J. (Rollego), który ją na podstawie badań i źródeł historycznych wiernie opowiedział, przedstawił tę epokę w właściwy sobie, barwny sposób, Henryk Sienkiewicz w powieści swojej „Pan Wołodyjowski“, której bohater wyleciał w powietrze, na dzisiejszym placyku znajdującym się u wjazdu na most tak zwany „turecki“, wznieśli go bowiem Turcy w czasie dwudziestosiedmioletniego władania Kamieńcem.

Zmęczeni, zziajani nieustanną bieganiną i oglądaniem miasta, poszliśmy wypocząć trochę do żydowskiego hotelu, gdzie się z nikim po polsku dogadać nie było można i dopiero przysłany nam żydek musiał nam służyć za tłumacza i wtedy dopiero wykazałem się przepustką, którą po formie do cyrkułu zaniesiono.

W hotelu napisałem kilka kartek do znajomych, a nie mając pewności czy list adresowany po polsku stąd wyjdzie, poszedłem na pocztę, która leżała o dwa kroki i taką tam miałem rozmowę:

— Chciałbym oddać list, nie wiem jednak, czy go stąd panowie puścicie, gdy będzie adresowany po polsku.

— A czemu po polsku?

— Bo nie znam innego języka.

— Pan nie tutejszy?

— Naturalnie — inaczej bym się już rosyjskiego musiał nauczyć.

— A dokąd ten list?

— Jestem z Galicyi.

— Więc do Galicyi?

— Tak.

— No, tak ja panu radzę adresować po niemiecku. Nam to wszystko jedno, my znamy wszystkie języki, ale tam u was to tylko po niemiecku, tam wszystko Niemcy.

— Pan wybaczy, że się śmiem sprzeciwić, ale wychowałem się tam i posiwiałem, jednak urzędnika nie umiejącego po polsku nie widziałem.

— Tak to się mówi, ale ja panu radzę adresować po niemiecku, list zaginie, a szkoda, może pan tam co ważnego pisze.

— Dziękuję panu, tak uczynię.

Kpił on, czy o drogę pytał? nie wiem. Adresowałem po niemiecku i wszystkie karty doszły.

W środę 27. lipca wypadała jakaś galówka. Od samego rana snuli się kozacy kubańscy w swoich malowniczych strojach po mieście a o 11. rano miał się odbyć przegląd wojska i popis straży pożarnej! To ostatnie najbardziej zaciekawiało mego towarzysza gorliwego członka straży ochotniczej lwowskiej, ale go uprosiłem, aby nie zwlekał z wyjazdem, i w chwili gdy dawano sygnały na rozpoczęcie przeglądu, myśmy wyjeżdżali z miasta. Zamierzyliśmy dotrzeć na noc do Borszczowa — i tak też istotnie się stało.

Była to największa przestrzeń, jaką jednego dnia tym razem zrobiłem, bo 81 kilometrów. Młody cyklista z politowaniem przeczyta tę cyfrę, ja jednak mając za sobą kabalistyczną cyfrę 44 i kilka kilogramów podróżnego pakunku nie mam zamiaru ani się wstydzić, ani wypierać, że przyjechawszy do Borszczowa o 10. w nocy byłem bardzo zmęczony i żądny spoczynku, tem więcej, że od Krzywcza mieliśmy okolicę górzystą. Wsie przez któreśmy przejeżdżali wielkie i zamożne, pierwszy raz jednak w życiu zdarzyło mi się, że na zapytanie jak się nazywa dziedzic, odpowiadano mi „ne znaju“. Zaciekawiony tem powtarzałem i nazajutrz to samo pytanie w innych miejscowościach i kilka razy spotykałem się z tą samą odpowiedzią często z dodatkiem „tu posesor żyd, a pana ne znajem, bo meszkaje we Lwowi“. Czy tak być powinno? to już do skromnego cyklisty nie należy.

(C. d. n.)



ŻYCIORYSY

znakomitych jeźdźców i ludzi około sportu kołowego zasłużonych.

(W dowolnym porządku.)

XV.

Karol Roger hrabia Raczyński.

Urodził się dnia 30. stycznia 1878 r. w Rogalinie (w księstwie Poznańskiem) Otrzymawszy pierwsze nauki w domu rodzicielskim, kształcił się później w gimnazyum św. Anny w Krakowie, gdzie w każdem półroczu wszystkich klas otrzymywał zawsze stopień celujący. W r. 1896 złożył z odznaczeniem egzamin dojrzałości.

W ciągu tych studyów gimnazyalnych ulubionym jego przedmiotem był język polski i literatura ojczysta, a gdy raz w klasie VI. na zadanie domowe pięknym wierszem przełożył dłuższy ustęp z Iliady, zachęcał go profesor do wytrwania w tej pracy, przepowiadając mu kiedyś laury na polu literackiem. Z powodu pięknych zalet umysłu i charakteru, cieszył się on zawsze przyjaźnią swoich kolegów, zarówno jak też i prawdziwą miłością i życzliwością swoich profesorów.



Na rowerze zaczął jeździć w r. 1890. był więc jednym z najwcześniejszych adeptów sportu kołowego, nie mówiąc już o tem, że w dzieciństwie uprawiał sport kołowy, jeżdżąc po pokojach na... trycyklu.

Sport kołowy zaczął uprawiać z prawdziwem zamiłowaniem, czego dowodem jest, że jako czternastoletni młodzieniec, zawiązuje wspólnie z Tyszkiewiczami „Amatorski klub cyklistów,“ który jednakże nie długo istniał.

Po raz pierwdał dał się Raczyński poznać szerszej publiczności w wyścigach K. K. C., urządzonych w d. 5. maja 1895 gdzie zdobył dwie nagrody — jednę w biegu na przestrzeni 1500 m. na pięciu startujących — jadąc wspomnianą przestrzeń w 2 m. 25 sek. (co na owe czasy było świetnym rezultatem), drugą w handicapie

2 klm., gdzie mimo danych przez siebie wielkich wyrównań zakończył pierwszy bieg pięknym finishem. W r. 1896 nie jeździł dużo na rowerze, gdyż przygotowywał się do egzaminu dojrzałości, a jeżeli stawał do wyścigów, to jechał z „pechem“. Wskutek nadzwyczaj słabego wzroku, zwłaszcza, że nie chciał wówczas używać szkieł, nie mógł nigdy wyścigu dokończyć; ciągłe uszkodzenia maszyny stawały na przeszkodzie. W jesieni wyjechał na naukę praw do Heidelbergu, złożywszy przedtem prezesowstwo „Towarzystwa Młodzierzy Cyklistów“, którego wraz ze mną był założycielem. W grudniu jednakże na walnem zebraniu został wybrany protektorem T. M. C.

W r. 1897. wraca z Heidelberga do Krakowa z zamiarem udania się z końcem r. 1897 na studya inżynierskie do Leodyum (Liege). Mając tymczasem dość wolnego czasu zaczął się w Krakowie trenować i miał też zamiar brać udział w wyścigach krakowskich. Jakieś fatum nie dało zamiaru tego urzeczywistnić — jadąc raz bowiem na rowerze po rozmiękłej drodze upadł tak nieszczęśliwie, iż złamał nogę w kolanie, wskutek czego musiał dwa miesiące w łóżku przeleżeć. Z końcem roku 1897 wyjeżdża rzeczywiście do Belgii a z wiosną rozpoczyna sumienny trening, którego rezultatem było, że Raczyński występujący w Belgii, pod pseudonimem Charles Roger — został w krótkim czasie jednym z najlepszych w Belgii cyklistów amatorów. Wygrał on na torach belgijskich ogółem 14 nagród, z czego w Leodyum pierwszych cztery i dwie drugie, w Tilbourgu jednę pierwszą, w Spa jednę drugą, w Brukseli jednę pierwszą, wreszcie wygrał dwa matche, jeden z amatorem francuskim Guillemin, drugi z najlepszym amatorem belgijskim Erato — wreszcie na tandemach z towarzyszem Erato jeden bieg międzynarodowy w Brukseli, dalej match z najlepszemi parami — brukselską, holenderską i paryską — wygrywając zawsze.

Najlepsze jego czasy na torze z leaderami są: 1000 m. w 1:13$^4/_5$, 2000 m. w 2:29, 5000 m. w 7:9, jedna mila angielska w 1:59. Bez leaderów 333 m. w 23$^4/_5$, 400 m. w 26$^3/_5$, 500 m. w 33$^1/_5$, 666 m. w 50, 800 m. w 59$^4/_5$, 1000 m. w 1:16, na tandemach 400 m. w 26, 500 w 32$^1/_5$, 600 m. w 39$^2/_5$, na drodze z leaderami 10 km. w 14:54, 20 km. w 31:17, 30 km. w 48:52. W godzinie 38 km, 200 m.

W roku przyszłym, ponieważ obecnie stale zostaje w Krakowie — zamierza brać udział w wyścigach w Galicyi i w Królestwie polskiem, z których niewątpliwie wychodzić będzie zwycięsko.

Wspomnę jeszcze na koniec, że chcąc obudzić zasypiający sport w Krakowie, sprowadza automobil do prowadzenia nie licząc tego, że ma cztery rowery wyścigowe pojedyńcze, które członkom T. M. C. wypożycza do wyścigów. Jak zagorzałym jest zwolennikiem sportu kołowego, niech posłuży przykład, że w roku 1896 przyjął zastępstwo rowerów firmy Alright, które sprowadzał do Krakowa, płacił cło i przewoźne za nie z własnej kieszeni, odstępując je za cenę fabryczną swoim znajomym i kolegom. Nic też dziwnego, że prawie wszyscy ówcześni uczniowie 8. kl. gimn św. Anny a jego koledzy jeździli na rowerach.

Od czasu gdy został protektorem T. M C., rozwija się wspomniane towawarzystwo bardzo pięknie. Żyjąc z nim od dzieciństwa w ścisłej przyjaźni, napisałem tych słów kilka w tym celu, aby cykliści polscy, którzy mniemają, że trzeba być pod innem niebem urodzonym, ażeby dobrze jeździć mieli dowód, że wszędzie i zawsze wytrwałością i zamiłowaniem do pięknych można doprowadzić rezultatów.

Zygmunt Ziembicki

Kraków, w październiku 1898.

WYŚCIGI
o mistrzowstwa światowe
I. C. A. 1898 r.
we Wiedniu.

(Dokończenie).

Fatalnym był drugi dzień wyścigów. Już na początku był skandal, mianowicie w garderobie posądzali się dwaj wyścigowcy o kradzież i to się stało powodem walki na pięście. Nastąpiły biegi amatorów z wyrównaniem i wyścig na 2000 m. o nagrodę 600 koron, które zdobył Lurion (Austrya) 1., Heller (Austrya) 2., Lanfranchi (Włochy) 3. Oba te biegi podzielone na przedbiegi nie budziły wielkiego zajęcia, albowiem publiczność, zapełniająca szczelnie trybuny, oczekiwała z niecierpliwością rozstrzygnięcia wyścigów zawodowców na 100 kilomentrów. Na liście czytamy 11 nazwisk znanych światowych szybkonogich spółzawodników jak: Walter, Cordang, Köcher, Lesna, Gerger i inni. Lecz sześciu zgłoszonych nie przybyło zupełnie do Wiednia, między tymi też czterej pierwsi wymienieni, a Gerger nie czuł się na siłach do współzawodnictwa.

Nareszcie — bieg się rozpoczyna i na torze okazuje się Palmer bez żadnych współzawodników; naturalnie to wywołuje słuszne oburzenie u publiczności, która za drogie pieniądze takiego doznaje zawodu. Powstaje tedy pisk i gwizd, czyli tak zwaną kocia muzyka nie do opisania. Zarząd I. C. A. odbywa naradę, bo Chase chce też wziąć udział, ale jeśli mu zapłacą przodownictwo, na co Anglicy nie chcą zezwolić, choć Wiedeńczycy dla ratowania sytuacyi się zgadzają. Policya musiała wkroczyć i aresztowała kilka osób, co jednak nie przyczyniło się wiele do uciszenia wrzawy. Wreszcie Palmer zdecydował się jechać bez współzawodników; prowadzenie objął Dunlop-Team. Zwycięstwo to mistrzowstwa światowego na 100 km. zdobył naturalnie, jako Championship of the World, Palmer (Anglia), jadąc 2:10:16$^1/_5$ i pobijając austryacki rekord Gergera 2:12:23$^4/_5$ — nie osiągnął jednak swego własnego rekordu tegorocznego 1:59:45$^1/_5$. Dziwne w tym wypadku jest postępowanie zarządu I. C. A., która angażuje cyklistów, nie zapewniwszy się co do ich udziału, następnie w ten sposób rozgrywa mistrzowstwa zwane światowemi, a publiczność oszukuje.

Mimo tego zdarzenia w trzeci i ostatni dzień wyścigów zgromadziła się znowu kilkunasto-tysięczna publiczność na placu wyścigów. Spokojnie odbyły się cztery przedbiegi do mistrzowstwa na krótką przestrzeń dla zawodowców. Przy drugim międzybiegu następuje nieporozumienie między sędziami, albowiem Niemcy twierdzą, że Seidl przybył drugi do mety, Anglicy zaś przysądzają to miejsce Bankerowi. Seidl ma po swej stronie zwolenników między publicznością, która głośno protestuje, a Seidl przez kwandrans nie chce ustąpić z toru, co jednak mu nie pomogło w ten sposób austryaccy wyścigowcy stracili swe pole w rozstrzygającym biegu Rezultat następujący (mila ang. = 1609 m.):

Banker (Ameryka) . . . 1.
Verheyen (Niemcy) . . . 2.
Jacquelin (Francya) . . . 3.
Arend spadł.

Przy ostatniej krzywiźnie spada Arend, przyczem wybija sobie dwa zęby i traci tytuł mistrza światowego z roku zeszłego.

Najspokojniej podczas wyścigów zachowywał się Jacquelin, robił zdjęcia fotograficzne z pojedyńczych biegów, a siły swe krzepił szampanem, lecz nie wiele mu to pomogło, był trzecim. Nie bardzo się tem zmartwił i gratulował zwycięzcy. Ma on charakterystyczne podobieństwo do Napoleona I.

Zachodzi pytanie: czy Banker jest najlepszym między zawodowymi wyścigowcami? — tak, nie można odpowiedzieć, bo brakło w zawodach znanych championów jak: Bourillon, Morin, Deschamps, Protin, Pontecchi, Singrossi, Pasini, Tommaselli i innych, którzy honor obliczają brzęczącą monetą, dlatego też nie przybyli. Do udziału tedy w mistrzowstwach światowych powinny związki klubowe obowiązkowo wysyłać swych członków i zmuszać do brania udziału.

Amerykanin Banker, sympatyczny bardzo młodzieniec, już od kilku lat święci tryumfy na torach, w roku zeszłym

musiał jednak z powodu choroby zaniechać treningu, mimo czego odzyskał znowu swą formę. Jechał na kole „Cleveland“ o przenośni 91.

Ostatni bieg Champion-Match na 1 milę ang. między Albertem a Bankerem, zwycięzcami amatorów i zawodowców na krótką przestrzeń, nie przyszedł do skutku, bo Banker czuł się zanadto zmęczonym i odczuwał skutki swej dawnej choroby. Zatem znowu bieg walk-over.

Albert (Niemcy) . . . . 1.

Za namową przyjaciół objechał raz tor i stał się generalnym mistrzem światowym. Niepowołani sportowcy urządzili następnie szturm do garderoby, chcąc w ten sposób okazać swe niezadowolenie, aż policya położyła koniec tej awanturze.

Jak z trzechdniowych wyścigów zauważyć można, przebieg tychże był śmieszny. Anglicy, którzy uważają się za nieomylnych w kwestyach sportowych, z góry traktowali swych kolegów wiedeńskich, a skutek tego był taki że następnie zrobili sobie w dziennikach wymówki. Rezultat materyalny wyścigów był dobry, ale moralny bardzo niski i zdaje się, że tak prędko nie odbędą się znowu mistrzowstwa światowe we Wiedniu.

W. Krzepowski



Wystawa kolarska w Lipsku.

Związek niemieckich handlarzy kół urządził w Lipsku w pałacu krzyształowym wystawę kolarską, która trwała od 4. do 9. listopada i cieszyła się nadzwyczajnem powodzeniem. Przypuszczone były do udziału tylko firmy niemieckie — z wyłączeniem zagranicy, mimo to znalazło się około 260 wystawców, a między nimi kilku austryackich.

Z ciekawszych przedmiotów wymienimy:

Bezłańcuchowe koło „Libelle“ firmy Georg Mechler i Ska w Neudamm. Przenośnia składa się z dwóch wielkich kół umieszczonych na miejcu łańcucha, które przenoszą ruch na koło tylne. Tarcie nie ma być większe jak przy użyciu łańcucha.

F. Messedat i Ska w Kolonii wystawili swoje oryginalne koła bezłańcuchowe i jako nowość dzwonek rewolwerowy.

Zupełnie odmienną od dzisiejszych kół budową odznaczają się koła frankfurckiej fabryki systemu „Frank“. Przyrząd poruszający to bezłańcuchowe koło umieszczony jest w piaście przedniego koła, toteż i budowa zbliżona jest do dawnych kół wysokich, jakkolwiek zresztą rama odpowiada jeszcze kształtom niskiego koła. Widzimy tam także koła pakunkowe tego samego systemu. Mechanizm przenoszący ruch porusza się cały na kulkach.

Fabryki „Rhenus“ w Viersen wystawiły jako nowość podwójne kulkowe łożysko, składające się z dwu szeregu kulek, między któremi porusza się wolno pierścień łożyskowy, wskutek czego zredukowane zostaje tarcie do minimum.

Fabryki kół „Meteor“ B. Albla w Gracu wystawiły swoje bezłańcuchowe koła, z przyrządem do zmiany przenośni podczas jazdy, jakoteż liczne zwyczajne koła, bardzo starannie i pięknie wykończone.

Drugą austryacką fabryką, której koła zwracają na siebie uwagę jest gracka fabryka Cless & Plessing, wyrabiająca wyłącznie koła bezłańcuchowe.

W ogóle bardzo wiele fabryk rozpoczęło już budowę kół bezłańcuchowych, wobec czego trudno już im dziś odmawiac przyszłości.

Firma Fryderyk Seip z Frankfurtu n. M. wystawiła swoje koła „Liliput“, które umieścić można w stosownej torebce i brać ze sobą do wagonu kolejowego. Wyjęcie z torebki i złożenie zajmuje ledwie kilka minut czasu.

(C. d. n.)



Pogadanki techniczne.

Hamulec.

(Ciąg dalszy)

Działanie hamulca polega na zużytkowaniu prawideł tarcia. Pod tarciem rozumiemy opór, jakiego doznają dwie przesuwające się a przylegające do siebie płaszczyzny.

Tarcie to jest proporcyonalne do ciśnienia pomiędzy trącemi się ciałami, a natomiast wcale nie jest zależnem od wielkości trących się płaszczyzn, ani też od szybkości ruchu, czyli innemi słowy: siła tarcia nie zmienia się wcale przez zmianę płaszczyzn, jeżeli się równocześnie nie zmieni nacisku.

Zwiększanie tedy płaszczyzny hamulca nie wpłynie wcale na zwiększenie siły hamowania; powstanie tylko więcej punktów zetknięcia się hamulca z kołem bez wpływu na siłę hamowania. Tak samo przy zwiększonej szybkości pozostaje opór niezmieniony, jakkolwiekby pozornie inaczej się zdawać mogło.

W jaki tedy sposób użyć hamulca, by koło w biegu zatrzymać, czyli mówiąc inaczej „by żywą siłę ruchu zniweczyć“. Jakimkolwiek będzie model hamulca, zawsze polegać będzie jego siła na tarciu hamującej płaszczyzny o obręcz gumowy, o dzwono, o piastę, o korbę i t. p. — Wskutek pewnego ciśnienia działa hamulec na daną część koła, a praca ta mająca zniweczyć żywą siłę ruchu maszyny jest proporcyonalną do ciśnienia działającego na ową obracającą się część koła i do przebytej przez nią drogi.

Np. hamulec działa z siłą 60 klg. na dzwono o średnicy 70 cm. tedy ciśnienie to określiłoby się $60 \times {}^1/_6$ (${}^1/_6$ współczynnik tarcia metalu o metal) $\times$ n (którem oznaczamy ilość obrotów koła) $\times$ 2m. 20 długość drogi za jednym obrotem).

Jeżeli teraz hamulec działaćpma na umieszczone przy piaście koło o średnicy 12 cm. to wypadłaby jego praca $60 \times {}^1/_6 \times n \times 38$ cm. zamiast jak wyżej $60 \times {}^1/_6 \times n \times 2$ m. 20 cm., zatem będzie 6 razy słabszą.

(Dokończenie nastąpi).

Z dziedziny techniki, fabrykacyi i handlu.

Fabryka kół „Patria“. W ostatnich czasach założoną została we Wiedniu nowa fabryka pod firmą Fabryka kół „Patria“ Towarzystwo komandytowe Alfred Weidler i Ska. Nowa ta fabryka, położona na Handelsquai 92 we Wiedniu fabrykować będzie, zarówno jak fabryka macierzysta *Weyersberg*, *Kirschbaum i Ska* — towarzystwo akcyjne dla fabrykacyi broni i części składowych kół w *Solingen* koła „Patria“, które w zeszłym roku w całych Niemczech zasłużony zyskały rozgłos i znalazły wyjątkowy popyt. Obecnie rozpoczęto i w Austryi wyrób znakomitych kół „Patria“. Tak jak fabryka w Solingen, tak samo używa też wiedeńska fabryka kół „Patria“ wyłącznie części składowych wyrobu własnego z Solingen. Wszystkie części są kute lub ciągnione (nic lanego!), rama nie do zniszczenia, a lutowania niewidoczne. Nadzwyczaj staranne i dokładne wykończenie, znakomita budowa, jakoteż nader elegancki wygląd kół „Patria“, które zostaną na wielką skalę w Austryi na targ wprowadzane, zapewniają tej marce od razu jak najlepsze przyjęcie. Nie uważamy za stosowne rozwodzić się dalej nad zaletami tej marki, jesteśmy bowiem tego przekonania, iż ona sama za siebie w krótce przemówi.

KRONIKA.

— Znany lwowski lekarz prof. dr. Gustaw Piotrowski wygłosi w najbliższym czasie odczyt o wpływie jazdy na kole na zdrowie.

— Gustaw Marschner. Dzięki szczęśliwemu zbiegowi okoliczności będzie miał Lwów w niedalekiej przyszłości sposobność widzieć produkcye pierwszego światowego mistrza w sztucznej jeździe na wszelkich gatunkach kół Gustawa Marschnera.

Gustaw Marschner zbierał już laury na obu półkulach i jest obok Kaufmanna pierwszym mis-

trzem na świecie, a wobec spodziewanego jego przybycia poczuwamy się do obowiązku podać bodaj pobieżnie kilka dat z jego życia.

Urodzony jako syn właściciela ziemskiego w Lubawie w Saksonii dnia 7. listopada 1864, poświęcił się w r. 1884. jako mechanik przemysłowi kolarskiemu. W tymże czasie nauczył się jazdy na kole i brał też wnet udział w wyścigach, ale nie mając w nich wielkiego szczęścia zwrócił się z zamiłowaniem ku jeździe sztucznej.

Po raz pierwszy dał się widzieć ze swemi produkcyami w jeździe sztucznej w Dreźnie na wieczorku sportowym urządzonym przez T. C. „Sturmvogel" i odrazu wprawił widzów w zdumienie.

W r. 1889. zdobył mistrzowstwo niem. Związku, poczem nastąpił cały szereg coraz nowych zdobyczy na tem polu i tak mistrzowstwo Unii w r. 1890, mistrzowstwo europejskie 1891, w r. 1893 w Ameryce mistrzowstwo światowe. Do r. 1892 występywał jako amator, następnie zaś przeszedł na zawodowca i produkował się z nadzwyczajnem powodzeniem we wszystkich stolicach świata.

— Zebrania cyklistów lwowskich co czwartku około godz. 8. wieczór w restauracyi Webera, ul. Akademicka l. 10.

— Samochody. Donosiliśmy w swoim czasie o zamiarze zaprowadzenia stałej komunikacyi samochodowej między Piotrkowem i Kaliszem. Sprowadzony na ten cel samochód firmy „Benz" nie odpowiedział swemu zadaniu i z tego powodu wytoczył jej p. Gajewski proces sądowy. Obecnie sprowadza p. Gajewski nowy samochód z innej fabryki, mianowicie F. Lutzmana z Dessau, której został podobno głównym na cesarstwo i Królestwo przedstawicielem. Pan G. niedawno sam jeździł do Dessau na próby zakupionego samochodu, a w przyszłym tygodniu przywozi ów samochód do Piotrkowa, osobiście, dyrektor wspomnianej fabryki. Nowy samochód ma być zbudowany bardzo silnie, koła mieć na żelaznych obręczach, ma być na zimę ogrzewany i podzielony na 2 klasy. Z Piotrkowa odchodzić ma do Kalisza co drugi dzień o godz. $10^1/_2$ z rana, a z Kalisza — również co drugi dzień z rana, o godzinie 7.

— Próby z wozem pakunkowym dla przewozu kół odbyły się niedawno we Wiedniu. Zastosowano w nim przyrząd systemu Gradmüllera, za pomocą którego umieszcza się rowery wdłuż bocznych ścian w ten sposób, iż tylne koło opiera się na podłodze, przednie zaś zaczepia się u góry. Wóz taki pomieścić może 22 kół, przyczem pozostawione jest wygodne przejście przez środek.

Próby te uznane zostały jako zadawalające, może więc doczekamy się niezadługo osobnych wozów do przewozu kół.

— Ministerstwo kolei żelaznych w Austryi wydało pod dniem 29. października b. r. okólnik do zarządów kolei państwowych, w którym zaleca jak najstaranniejsze obchodzenie się z nadanemi do przewozu kołami przy za- prze- i wyładowaniu, jakoteż bezpieczne pomieszczenie kół w wozach pakunkowych.

— Artylerya przemyska otrzymać ma wkrótce dwa motory do przewozu armat fortecznych.

— Dietrich wyścigowiec wiedeński, znany i z lwowskiego toru, powrócił na łono amatorów.

— Nagrodę 100 koron ofiaruje styryjski związek kolarski za najlepszy projekt urządzenia dróg dla cyklistów.

— Pierwszą większą wycieczkę w Austryi na motocyklu przedsięwziął niedawno znany turysta Schmal. Jechał na motorowym tricyklu o sile $1^1/_4$ konia z Wiednia do Gracu i przebył tę przestrzeń (200 km.) mimo złej drogi i mimo wzniesienia na Semmering 400 m. na 10 km w 12. godzinach i 20. minutach. Zużycie benzyny około 11 litrów.

— Dr. Oskar Zoth jeden z najruchliwszych sportsmenów w Gracu, założyciel tamtejszego K. C. z r. 1894, b. przewodniczący tamtejszego związku, mianowany został profesorem fizyologii na tamtejszym uniwersytecie.

— W Moskwie otwarty został 12. zm. zimowy tor. Do wyścigów w dniach 13. i 15. listopada stanęli prócz jeźdźców rosyjskich, także Holender Meyers i Francuz Lamberjack. W biegu 2 wiorst przybyli pierwsi w czterech przedbiegach Waszkiewicz, Zorn; Golowkow, Lamberjack; Lemukin, Pelzer; Meyers, Alexiew. W biegu rozstrzygającym d. 15. przybywa 1. Meyers, 2. Zorn, 3. Waszkiewicz. W wyścigu 1000 m. zwycięża Waszkiewicz, 2. Meyers, 3. Lamberjack. Match między dwojakakami Meyers-Lamberjack i Tidemann-Dokuczajew zakończył się zwycięstwem pierwszych.

— Belgia, co do obszaru $2^1/_2$ razy miejsza od Galicyi, a co do zaludnienia mniej więcej na równi z Galicyą stojąca, ma obecnie 22 torów wyścigowych kolarskich. Wszystkie te tory należą do „belgijskiej Ligi welocypedystów". Rozwinięte tamtejsze dziennikarstwo sportowe tworzy osobny związek. W samej Brukseli wychodzi 5 pism sportowych — jedno codzienne, inne tygodniowe, w Antwerpii jedno codzienne, w Leodyum 3 pisma tygodniowe, a nadto tygodnik w Louvain, Spa i t. d. — Liczbę cyklistów oceniają na z górą 60,000.

— Bouhours zrobił 8. listopada na torze parku książęcego w Paryżu 100 km. z prowadzeniem w 1:57:$19^1/_5$ pobijając wszystkie rekordy od 80 — 100 km., jakoteż światowy 100 km. rekord Palmera (1:59:$47^4/_5$.)

—Wyścigi paryskie z 13. zm. zakończyły się w wyścigu międzynarodowym zwycięstwem Courbe'a przed Brecy'm i Contenentem, w wyścigu na tricyklach zwycięstwem Deschampsa i Louveta przed dwojakiem Fossier-Heres. Prócz tego odbył się match między Protinem a Lintonem. W pierwszym biegu 1000 m. zwycięża Protin, w drugim 5000 m. Linton a w biegu rozstrzygającym 2000 m. Protin w 2:20$^3/_5$.

— „Salon du cycle“ doroczna wystawa odbędzie się w Paryżu w czasie od 15. do 26. grudnia w pałacu maszyn.

— Część żandarmeryi francuskiej zaopatrzoną została na próbę w koła.

— Francya liczy około 600,000 cyklistów.

— Założenie związku niemieckich cyklistek proponuje hamburska sprawozdawczyni pisma „die Radlerin“.

— Znany wyścigowiec August Lehr osiedlił się obecnie w Siegen, gdzie objął zarząd hotelu „pod złotym Lwem“' zostającego od lat wielu w rękach jego rodziny. Zawodu wyścigowego nie myśli jednak porzucać i nawet zamierza w Siegen wraz z pewnem konsorcyum zbudować 400-metrowy drewniany tor.

— Do niedorzecznego sześciodniowego wyścigu w Nowym Yorku (w Madison Square) wpłynęło już 30 zgłoszeń.



Lwowski Klub Cyklistów.

Prezes: Dr. Jan hr. Drohojowski, ul. św. Marka 10.

Sekretarz: Dr. Jan Rzepecki Bank krajowy.

Skarbnik: Wojciech Lerch Bank Zaliczkowy, ul. Hetmańska

Redaktor wiadomości klubowych: Juliusz Reiner, ul. Kurkowa l. 5.

Rendez-vous klubowe: Kawiarnia Schneidra, ul. Akademicka

Zwyczajne półroczne Walne zgromadzenie członków L. K. C. odbyło się 27. listopada w małej sali kasyna mieszczańskiego. Obecnych było około 30 członków. Zgromadzenie zagaił o godz. 6$^1/_2$ prezes dr. Jan hr Drohojowski zlecając sekretarzowi, przewodniczącemu komisyi sportowej i skarbnikowi odczytanie sprawozdań za ubiegłe półrocze.

W pierwszej linii przedstawił sekretarz, iż liczba członków w ostatnich czasach dość znacznie się zmiejszyła, a to wskutek ustąpienia wszystkich oficerów (rozp. min.), jakoteż wykreślenia kilkunastu członków, którzy wkładek nie płacili i zupełnie sprawami klubu się nie interesowali. Natomiast zaznaczył zdobycze klubu w postaci zniesienia ograniczeń jazdy na kole w obrębie Lwowa i obietnic władz co do gruntownej naprawy dróg w 15. kilometrowym okręgu Lwowa. Oznajmił wreszcie sekretarz iż kilku członków Wydziału zgłosiło jeszcze przed Walnem zgromadzeniem swoje ustąpienie, rezygnacyę zaś reszty Wydziału zgłosił na obecnem zgromadzeniu, wobec czego musiały nastąpić ponowne wybory.

Sprawozdania przewodniczącego komisyi sportowej i skarbnika wykazały, iż sezon ubiegły pod względem sportowym i kasowym był wcale słaby.

Po dość ożywionej dyskusyi i udzielonych przez sprawozdawców wyjaśnieniach, zostały wszystkie trzy sprawozdania przez Zgromadzenie przyjęte

Wnioski Wydziału, by każdy z członków złożył po 25 ct. na nagrodę wędrowną do „Derby Towarzystw zaprzyjaźnionych“ i by w celu zebrania potrzebnej na kaucyę dzierżawną za tor kwoty 600 złr. wybrać komisyę z trzech, któraby się zajęła zebraniem tej kwoty w drodze subskrypcyi od członków — zostały uchwalone. Do komisyi z trzech wybrano pp. dra. Krattera, Krobickiego i Lercha. Uiszczone przez członków kwoty zostaną nadal ich własnością i złożone zo taną na ksiażeczkę kasy oszczędności lub w efektach.

Wniosek p. Kościckiego, by na przyszłość podwyższyć wkładkę o drobną kwotę np. 10 ct miesięcznie i nadwyżkę tę odkładać na fundusz rezerwowy klubu przekazano nowemu Wydziałowi do postawienia wniosków na najbliższem marcowem walnem Zgromadzeniu

W skład nowego Wydziału weszli: jako prezes dr. Jan hr. Drohojowski, jako wiceprezes dr. Maryan Dawidowski a jako wydziałowi: Ludwik Christelbauer, Kazimierz Hemerling, dr. Fryderyk Kratter, Tadeusz Kuschee, Wojciech Lerch, Juliusz Reiner, Józef Romaszkan, dr. Jan Rzepecki i Gustaw Schneider. Wydział ukonstytujo się na najbliższem posiedzeniu.



Jeneralne zastępstwo i główny skład





wyłącznie dla centralnej Galicyi

Towarz. akcyjn. fabryk Państwowych w Steyr

rzeczywistych dostawców Najjaśniejszego Dworu c. k. armii i obrony krajowej rowerów „Mod. 1898“ marki

Waffenrad



otrzymał magazyn dla sportu kołowego i fotografii

J. WONDRACZEK w Przemyślu

ul. Franciszkańska l. 23.

Cenniki obejmujące wszelkie modele, jakoteż wszystkie możliwe części składowe i przybory, po oryginalnych **stałych cenach** fabrycznych — proszę żądać, a wyszlę takowe odwrotną pocztą i bezpłatnie.

☞ Własna systematyczna szkoła jazdy i fachowy warsta reparacyjny. ☜

Jedyna sprzedaż słynnych na cały świat próżnych dzwon Jointless

wyrób

fabryki New Jointless Rim Ltd. w Birmingham

na Austro-Węgry i Szwajcaryę.

W tym roku znów zwycięski na torze i drodze!

Bez konkurencyi pod względem jakości i wykonania.

Płaszcze z silną bardzo elastyczną wkładką, kształt owalny, gładkie lub z rozmaitem zakarbowaniem.

Kiszki absolutnie nieprzepuszczalne z wentylem Dunlop, Hannower lub Lucas.

Pneumatyk „CONTINENTAL“ najlepsza marka.

Drukiem Z. Golloba Lwów, Ossolińskich 15. Wydawca i odpow. redaktor Kazimierz Hemerling.